

bon de nous demander si le public ne devrait pas donner à ces hommes plus d'attention qu'il ne le fait aujourd'hui. Quand un individu a travaillé de vingt à vingt-cinq ans pour une compagnie de chemin de fer, surtout comme homme d'équipe, il est à un haut degré peut-être, chacun de nous le sait fort bien, impropre à exercer une nouvelle occupation ou un nouvel emploi. Les compagnies ont une limite d'âge. Un homme pourra avoir travaillé pour une compagnie pendant vingt-cinq ou trente ans et, quand il aura atteint cinquante, cinquante-cinq ou soixante ans, il lui sera permis de rester à l'emploi de la compagnie pendant encore plusieurs années, mais, s'il est renvoyé, il lui est à peu près impossible de trouver dans une autre compagnie un emploi pour lequel il ait les aptitudes voulues. Il me semble que nous pourrions fort bien autoriser la commission des chemins de fer à s'enquérir des circonstances du renvoi d'un individu qui dit avoir été injustement congédié.

Il m'a été rapporté tout dernièrement qu'un conducteur sur un de nos chemins de fer avait refusé de laisser passer pour rien un homme qui lui disait être un fonctionnaire de la compagnie. Le conducteur lui répliqua qu'il ne le connaissait point, que rien ne lui indiquait qu'il fût un fonctionnaire et qu'il devait payer ou descendre à la prochaine gare. L'homme paya. Peu après, il fit épier ce conducteur par ce que l'on appelle un indicateur. Quelques semaines plus tard, l'espion faisait savoir à la compagnie que le conducteur l'avait mené d'un point à un autre, qu'il avait payé le prix régulier, mais que ce dernier ne lui avait pas délivré le petit billet qui est la preuve de ce paiement, et, sur la foi du témoignage de cet espion, le conducteur fut chassé, malgré ses dénégations énergiques. Dans la suite, cet espion fut convaincu par douze de ses compatriotes de s'être parjuré, et il fut envoyé en prison pour plusieurs années. Le conducteur alors se présenta à la compagnie et dit: "Ceci est injuste; vous m'avez renvoyé sur le seul témoignage d'un homme qui a été trouvé coupable de parjure, et malgré ce que je vous disais qu'il n'y avait pas la moindre vérité dans sa dénonciation." La compagnie toutefois refusa de le reprendre. C'est là, il me semble, monsieur le président, un cas où l'individu qui en est la victime devrait pouvoir se présenter devant quelque tribunal indépendant afin d'y établir l'injustice qui lui a été faite, et je verrais, monsieur le président, à ce que ce tribunal fût la commission des chemins de fer, investie du pouvoir de rendre une décision dont l'effet serait d'indemniser du tort qui lui a été causé tout individu aussi injustement traité, un jugement qui puisse être mis à exécution par les officiers de justice. Dans l'état actuel des choses, nous n'avons aucun

M. CROTHERS.

moyen légal de faire exécuter une ordonnance rendue, par exemple, par une commission d'enquête. Une compagnie de chemin de fer peut, si elle le juge à propos, s'y conformer ou refuser de le faire.

La députation se souvient que, dans les premiers jours de 1910, trois compagnies de chemins de fer: le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et le Toronto-Hamilton-Buffalo, ont eu avec leurs employés un différend à propos de salaires.

Un bureau fut constitué. Les employés choisirent pour leur représentant M. O'Donoghue, avocat à Toronto. De leur côté, les compagnies choisirent pour les représenter, M. Wallace Nesbitt, C.R. Comme président, il y avait M. Atkinson du "Star" de Toronto. Les trois affaires furent entendues ensemble. Il fut ensuite rendu une décision dans chaque cas. Les avis furent partagés.

Deux des membres, M. Atkinson et M. O'Donoghue, convinrent en substance d'accorder aux employés dans chaque cas ce qu'ils demandaient. L'honorable M. Nesbitt fit un rapport opposé. Aucune des compagnies, je crois, n'accepta dans sa totalité la décision rendue par le bureau. Peu après, cependant, la compagnie du Pacifique-Canadien fit, sans plus d'embarras, un accord satisfaisant avec ses employés. Il en a été de même de la compagnie du chemin de fer Toronto-Hamilton-Buffalo. De part et d'autre et dans les deux cas, la convention a été observée et, depuis, aucune difficulté n'est survenue. Par contre, le Grand-Tronc refusa de se soumettre à la décision de la majorité des membres du bureau. Il négligea de s'entendre avec ses employés et une grève dont chacun a gardé le souvenir fut déclarée le 18 juillet 1910. Le public en général, et surtout dans la province d'Ontario, eut à souffrir énormément de cette grève, à ce point que le Gouvernement a cru devoir intervenir et tenta d'effectuer un règlement à l'amiable de leur différend. Le 31 juillet 1910, un accord fut conclu entre la compagnie et ses employés. J'ai ici un double de l'original de cette convention et comme il est très court, je vais, avec la permission de la Chambre, en donner lecture:

Montréal, 31 juillet 1911.

Pour le règlement des difficultés existantes:

1. La compagnie reprendra à son service aussitôt que possible les employés autres que ceux qui ont été ou seront trouvés coupables d'acte de violence ou d'incitation au trouble. Il est entendu que l'on n'utilisera ni de contrainte ni d'intimidation à l'égard des nouveaux employés.
2. La compagnie s'engage à appliquer, à partir du 1er mai 1910, le tarif des salaires arrêté le 18 juillet 1910, ce tarif devant être incorporé dans les séries actuellement appliquées sur ce réseau. Il est entendu que ce tarif ne devra dans aucun cas avoir pour effet de réduire celui en vigueur en ce moment.